ROK XX | Warszawa, czerwiec 1939 r. | Nr. 6 (289)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

O DOWÓD DOBREJ WOLI

Od chwili zaostrzenia się sytuacji na odcinku polityki zagranicznej w związku z wysuniętymi przez Rzeszę Niemiecką a odrzuconymi przez Polskę w sposób stanowczy żądaniami, żyjemy u siebie w sytuacji z wielu względów niezwykłej. Zachodzi konieczność trwania w ustawicznym, czujnym pogotowiu albowiem w każdej chwili zajść mogą wypadki wymagające zastosowania zarządzeń nadzwyczajnych lub nawet grozić może wybuch konfliktu o nieobliczalnych konsekwencjach. Nie wiadomo, jak długo stan taki trwać będzie, ponieważ dalszy rozwój wypadków zależy od niedających się przewidzieć decyzyj, odruchów, czy poprostu nawet od kaprysów i wybuchów ze strony jednego człowieka, który dzierży w tej chwili w swej dłoni nie tylko losy narodu niemieckiego ale i losy pokoju świata. W każdym razie w tej chwili nic nie wskazuje na to, aby obecna sytuacja zakończyć się mogła rychło uspokojeniem i powrotem do normalnych, pokojowych stosunków.

Równocześnie konieczność wzmożenia przygotowań do obrony kraju stwarza dla wielu gałęzi produkcji pomyślną konjunkturę. Sumy subskrybowane na P.O.P. dotacje budżetowe na cele obronne, kredyty inwestycyjne — wszystko to daje możliwość zarobku, licznym rzeszom obywateli, stwarza i rozszerza rynki zbytu dla handlu, ożywia pośrednio także i te gałęzie produkcji, które z zadaniami obrony nie są bezpośrednio związane. Przewidywany jest dalszy napływ kapitałów na te cele, co stwarza dalsze jeszcze nasilenie konjunktury. Korzystają z tego liczne warstwy ludności czynnej w przemyśle, handlu, wolnych zawodach itp.

Jedna tylko warstwa społeczeństwa tj. pracownicy, żyjący ze stałych uposażeń, zwłaszcza zaś pracownicy państwowi, nie mający możności wykorzystywania konjunktury dla poprawy swego bytu nie odczuwają na sobie pomyślnych skutków ożywienia gospodarczego. Do pogorszenia sytuacji przyczyniła się bez wątpienia subskrypcja Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej, którą pracownicy obecnie właśnie spłacają. Ofiarę na ten cel ponieśli pracownicy chętnie i z pełnym entuzjazmem, nie zmienia to jednak w niczym faktu, iż w związku z tym obniżyły się ich dochody, a co zatem idzie, także i możność zaspokajania bieżących potrzeb życiowych. Pracownicy państwowi a wśród nich i kolejarze znajdują się zatem znowu, nie po raz pierwszy, w sytuacji wyjątkowej w szczególności zaś w sytuacji gorszej niż liczne inne warstwy społeczeństwa.

Wydaje się nam, że świadomość tego faktu winna wpływać decydująco na stanowisko władz państwowych wobec pracowników i ich interesów oraz postulatów zawodowych. Tymczasem jednak nic nie wskazuje na zrozumienie sytuacji ze strony czynników miarodajnych i odpowiedzialnych ze polityką personalną zarówno w ogóle jak też i w szczególności na terenie kolejnictwa.

Utworzona z mocy decyzji p. Wice-Premiera przy Ministerstwie Skarbu Komisja mieszana, której zadaniem jest opracowanie zasad reformy uposażeń pracowniczych nie daje o sobie znaku życia i nie podjęła dotąd pracy, choć zbliża się już termin zakończenia wstępnych prac budżetowych i niebawem zapaść muszą decyzje co do dalszych losów zagadnienia uposażeniowego.

Na terenie M. K. sprawy pracownicze leżą odłogiem, są najwyraźniej zaniedbywane i lekceważone, którzby bowiem w tych ciężkich czasach zawracał sobie głowę nudziarstwem związków pracowniczych! Oklepany argument o „braku kredytów" nabrał rumieńców świeżości i ma dziś za sobą więcej niż kiedykolwiek pozorów słuszności i uzasadnienia. Leżą odłogiem liczne sprawy znaczenia zasadniczego, nawet i takie, które niczym nie są związane ani z kredytami ani ze stanem finansów kolejowych, np. sprawa systemizacji stanowisk i przepisów o porządku starszeństwa. Co więcej, władze kolejowe zamiast unikać wszystkiego, co mogłoby wywołać ferment i niezadowolenie, nie zawahały się raz jeszcze dać folgę swemu swobodnemu uznaniu w sprawach awansowych i pogłębić w ten sposób istniejący już oddawna niebezpieczny i niepożądany podział pracowników na dwie kategorje, które mają różne prawa lecz jednakie obowiązki. Z naszego własnego odcinka mamy do zanotowania przykładowo chociażby zwłokę w ogłoszeniu ustalonych już dawno przepisów wykonawczych do rozporządzenia o „godzinowym", dalszą zwłokę w wydaniu i ogłoszeniu podpisanego już zarządzenia o przydziale palaczy (trzeciaków) itd. Także i wiele innych spraw spoczywa pod suknem a ta dziedzina działalności władz kolejowych jest od pewnego czasu całkowicie zaniedbana z powodu, a raczej pod pretekstem, nienormalnych stosunków.

Tymczasem jednak padło ze strony najbardziej miarodajnej całkowicie słuszne hasło powrotu do normalnego życia. Rząd wezwał społeczeństwo aby — nie zapominając ani na chwilę o obowiązku ustawicznej czujności i prowadzenia z całą energią pracy

nad udoskonaleniem dzieła obrony narodowej — wróciło do normalnego życia, aby normalnie kupowało, sprzedawało, oszczędzało itp. Jasnym jest, że nie sposób żyć przez długie miesiące w gorączce nerwów ani też opierać dzieło obrony moralnej i materialnej na sposobie postępowania określonym mianem „dojutrkowania". Władze państwowe i zarządy państwowych przedsiębiorstw winny świecić w tym względzie przykładem także i tam gdzie idzie o postulaty personelu. Każdy rozumie, że zadania obrony mają pierwszeństwo przed wszystkimi innymi zadaniami i że trudności w uwzględnieniu wielu najsłuszniejszych nawet żądań pracowniczych są dzisiaj nierównie większe niż kiedykolwiek poprzednio. Mimo to jednak istnieją zagadnienia, których pod żadnym pretekstem nie wolno odkładać do lepszych, spokojniejszych czasów, są też i takie zagadnienia, które mogą być rozwiązane bez kosztów i trudności, nie wymagają bowiem żadnych wydatków lecz jedynie i wyłącznie dobrej woli ze strony czynników decydujących. Im bardziej wyjątkową i niezwykłą jest obecna sytuacja, im bardziej uzasadniony jest argument o braku kredytów, tym pilniejszym i tym konieczniejszym jest załatwienie spraw natury niefinansowej po myśli uzasadnionych potrzeb i postulatów pracowniczych. Entuzjastyczna ofiarność pracowników na FON. i POP, jeszcze jeden znakomity a cenny dowód dobrej woli i poświęcenia z ich strony dla dobra państwa wymaga pokwitowania i wzajemności ze strony władz państwowych. Obecna postawa pracowników jest kapitałem zbyt cennym dla Państwa, aby można było marnować go i trwonić, przez lekceważenie i odkładanie na termin nieokreślony oraz przez zbywanie pogardliwym milczeniem tych spraw, które bez ujmy dla naczelnych zadań państwowych załatwione być mogą.

Czas już tedy najwyższy aby także i na odcinku potrzeb i postulatów pracowniczych nastąpiła normalizacja stosunków i aby, właściwe do rozpatrywania i załatwiania tych spraw, urzędy i instytucje przestały oczekiwać z dnia na dzień nadzwyczajnych wypadków a zajęły się znowu normalnym urzędowaniem.

EPOKOWY WYNALAZEK

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych we Lwowie rozesłała dn. 17 kwietnia r. b. do podległych sobie parowozowni kartogram następującej treści:

„Z powodu mnożących się wypadków równoczesnych odmówień w drodze injektorów i pomp wodnych na parowozach, zarządzam, by każdy taki parowóz przed wyjazdem z parowozowni dyspozytor osobiście oddawał do należytego funkcjonowania tak injektora, jak i pompy wodnej drużynie parowozowej".

Analogicznie, po powrocie z drogi winien dyspozytor osobiście sprawdzić należyte działanie aparatów wodnych a w szczególności injektorów".

„W wypadku stwierdzenia nie działania injektora po powrocie z drogi należy bezwarunkowo pociągnąć drużynę parowozową do surowej odpowiedzialności".

podpisano (—) *inż. Pleskacz.*
Kierownik Działu Parowozowego

Przeczytaliśmy ten kartogram wielokrotnie i rozważyliśmy dokładnie jego treść. Jest ona zupełnie jasna i wyraźna: wszystkie pompy i inżektory podległe Dyrekcji P.K.P. we Lwowie otrzymały kategoryczny zakaz psucia się w drodze i od dnia 17 kwietnia 1939 r. nie mają prawa tego czynić bez naruszenia swoich obowiązków. O ile nam jednak wiadomo— ani pompy ani inżektory nie czytają kartogramów Dyrekcji a wątpimy również czy osobista interwencja pp. dyspozytorów, nawet poparta najczulszymi wyrazami przestrogi lub najsurowszą groźbą zdoła skłonić te ślepe, głuche i bezduszne bydlęta do respektowania nałożonych na nie obowiązków. Nie mamy zatem nic przeciwko temu aby winnych naruszenia obowiązków karać surowo i proponujemy aby, dla przykładu i odstraszenia innych winowajców, karano pompy i inżektory lekceważące polecenia Dyrekcji publicznie. Nie rozumiemy natomiast, dla czego za winy pomp i injektorów mają ponosić odpowiedzialność drużyny parowozowe? Według wszelkich praw boskich i ludzkich pracownik odpowiadać może wówczas tylko, gdy sam jest winien, nie zaś wówczas gdy zawinił kto inny.

Tymczasem kartogram ustanawia taką właśnie odpowiedzialność za cudze przewinienia. W każdym wypadku, gdy tylko stwierdzone zostanie że inżektor popsuł się w drodze należy według polecenia Dyrekcji pociągnąć do odpowiedzialności drużynę parowozową *bezwarunkowo*, a więc bez względu na to, że drużyna jest winna czy nie winna i bez względu na to z jakich przyczyn inżektor odmówił posłuszeństwa.

Autorzy kartogramu nie zechcą chyba tłumaczyć ani nam, ani nikomu innemu, kto się zna na rzeczy, że inżektor może się zepsuć tylko z winy drużyny parowozowej, sądzimy bowiem, że sami w to nie wierzą. Wprawdzie, jak mówi przysłowie, „pańskie oko konia tuczy" i dozór ze strony dyspozytorów może niewątpliwie przyczynić się do poprawy sytuacji, do starannego naprawiania uszkodzeń itd. jednakże stwierdzenie, że inżektor działał sprawnie w chwili ruszenia w drogę nie wyklucza bynajmniej możliwości popsucia się w drodze bez winy ze strony drużyny parowozowej.

Chodzi zatem o coś zupełnie innego: mamy przed sobą epokowy wynalazek. Wiemy co znaczy i na czym polega na P.K.P. „surowa odpowiedzialność" — jest to zawsze odpowiedzialność materialna czy to w formie kary pieniężnej, czy też w formie t. zw. odszkodowania. A więc inżektory i pompy Dyrekcji P.K.P. we Lwowie nie będą się nigdy psuły, bo choć się zepsują „formalnie", to koszty naprawy pokryje pociągnięta do surowej odpowiedzialności drużyna parowozowa, winna, czy też nie winna. Proponujemy opatentowanie tego wynalazku oraz zastosowanie tego doskonałego pomysłu w szerszym zakresie. Np. Ministerstwo Komunikacji wydaje kartogram aby powiedzmy od 1.VII b. r. nie zdarzały się na P. K. P. katastrofy. Wyznaczeni zostaną pracownicy, którzy przed wyruszeniem każdego pociągu osobiście oddadzą go drużynie „do należytego funkcjonowania". Jeżeli okaże się po powrocie pociągu (w całości lub w proszku) że uległ on katastrofie — należy wszystkich kolejarzy winnych i niewinnych bezwarunkowo pociągnąć do surowej odpowiedzialności. I wszystko będzie w porządku.

Sobie jednakże rezerwujemy niemniej bezwarunkowe prawo domagania się aby drużyny parowozowe pociągano do odpowiedzialności, tylko pod tym, nieodzownym warunkiem, iż dopuściły się jakiegoś przewinienia.

SPRAWY SŁUŻBOWE

UPRAWNIENIA EMERYTALNE B. PRACOWNIKÓW C. S. D. PRZYJĘTYCH NA SŁUŻBĘ P. K. P.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 43 z r. b. poz. 283 ogłoszone zostało Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 29 kwietnia 1939 r. o zaopatrzeniu emerytalnym i odszkodowaniu za nieszczęśliwe wypadki pracowników przeds. P. K. P. w związku z przyłączeniem do Polski ziem odzyskanych.

W myśl tego rozporządzenia do pracowników P. K. P., którzy ze służby państwowej w b. Republice Czechosłowackiej lub też ze służby na byłych kolejach państwowych lub na kolejach pod zarządem państwowym b. republiki Czechosłowackiej zostali przyjęci do służby w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe", mają zastosowanie obowiązujące na P. K. P. przepisy emerytalne t. j. rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 28.I. 1934 r. Dz. U. R. P. Nr. 20 z r. 1936 poz. 169 — o ile omawiane rozp. nie zawiera pod tym względem zmian i zastrzeżeń. Posta-

nowienia specjalne odnoszące się wyłącznie do tych pracowników są następujące:

1) Do wysługi emerytalnej tych pracowników zalicza się: a) okres pracy w przedsiębiorstwie P. K. P. w charakterze prywatno prawnym od dnia 1 października 1938 r. do chwili mianowania pracownikiem etatowym, zaliczenia w poczet pracowników stałych lub do czasu przyjęcia do służby przygotowawczej na stanowisko etatowe, b) pełną liczbę lat służby, podlegających zaliczeniu według przepisów emerytalnych dla funkcjonariuszów państwowych b. Republiki Czechosłowackiej, dla pracowników kolei państwowych i dla pracowników kolei, które pozostawały pod zarządem państwowym b. Republiki Czechosłowackiej, według tego brzmienia tych przepisów jakie obowiązywało w tym państwie dn. 30 września 1938 z tym jednak zastrzeżeniem, ze sposób zaliczenia nie może być korzystniejszy niż w służbie na Polskich Kolejach Państwowych; c) okres pełnienia, na zlecenie władz państwowych polskich, czynności przełożonego gminy, jednak nie dłużej jak do dnia 31 grudnia 1939 r. Wyszczególnione wyżej zasady obowiązują również przy wymiarze zaopatrzenia wdowom i sierotom po pracownikach zmarłych w służbie czynnej.

2) Minister Komunikacji może zaliczyć pracownikom przyjętym do służby P. K. P. z b. kolei czeskich następujące okresy w całości lub części: a) okresy służby państwowej, kolejowej, samorządowej lub wojskowej w b. państwie zaborczym lub w Republice Czechosłowackiej z wyjątkiem okresów obowiązkowej służby wojskowej, b) czas pracy w organizacjach mających na celu przyłączenie poszczególnych ziem do Państwa Polskiego, nie wcześniej jednak niż od dnia 1 listopada 1918 r. c) czas pracy nauczycielskiej w polskich szkołach prywatnych d) czas pracy zawodowej, jeżeli praca ta dała kwalifikacje i doświadczenie uzdolniające do pełnienia służby w przedś. P. K. P. na zajmowanym stanowisku. Z uprawnień tych może Ministerstwo Komunikacji skorzystać również przy wymiarze zaopatrzenia wdowom i sierotom po pracownikach zmarłych w służbie czynnej.

Zarówno okresy podlegające obowiązkowemu zaliczeniu, wskazane wyżej pod 1), jak też i okresy których zaliczenie zależy od uznania Ministra Komunikacji (wskazane wyżej pod 2) mogą być zaliczone wówczas tylko, gdy interesowany zgłosi stosowną prośbę (wniosek) poparty przedłożeniem dokumentów nie później, niż do dnia 31 grudnia 1941 r.

Osoby którym władze kolejowe b. Republiki Czechosłowackiej przyznały przed dn. 31 grudnia 1938 r. pensje, rentę, zaopatrzenie wypadkowe lub dar z łaski, a które wykażą się posiadaniem obywatelstwa polskiego z mocy postanowień art. 2 lub art. 3 ustawy o obywatelstwie (a więc te osoby, których obywatelstwo uznano, nie zaś te, którym obywatelstwo nadano) otrzymują zaopatrzenie, odszkodowanie za nieszczęśliwy wypadek lub dar z łaski w wysokości 75% świadczenia przyznanego im przez wspomniane władze po przeliczeniu należności na walutę polską według relacji 16 koron czeskich = 1 złoty.

Prawo do zaopatrzenia, odszkodowania za nieszczęśliwy wypadek lub daru z łaski powstaje od dnia następnego po upływie okresu za który władze kolejowe b. Republiki Czechosłowackiej wypłaciły pensję, rentę, zaopatrzenie wypadkowe lub dar z łaski po raz ostatni, jednak nie wcześniej niż od dnia 1 października 1938 r.

W wypadkach zasługujących na uwzględnienie Minister Komunikacji będzie miał prawo: a) podwyższyć zaopatrzenie, dar z łaski, lub odszkodowanie za nieszczęśliwy wypadek wskazanym wyżej rencistom i emerytom czechosłowackim do wysokości 100% świadczenia wypłacanego ostatnio przez władze czechosłowackie, b) przyznać zaopatrzenie lub odszkodowanie za nieszczęśliwy wypadek tym osobom, które w myśl kolejowych przepisów emerytalnych czechosłowackich nabyły prawo do pensji ,renty lub zaopatrzenia wypadkowego, a którym świadczenia te nie zostały przyznane przed dn. 31 grudnia 1938 r. jeżeli osoby te posiadają obywatelstwo polskie. Wysokość zaopatrzenia lub odszkodowania za nieszczęśliwy wypadek nie może przekraczać w tym wypadku normy wskazanej wyżej (t. j. 75% świadczenia czeskosłowackiego przeliczonego według urzędowej relacji złotego do korony).

Wszystkie osoby, którym na mocy streszczonych wyżej postanowień przyznane będzie zaopatrzenie lub odszkodowanie podlegają kolejowym przepisom emerytalnym.

Sumy wypłacone przez P. K. P. tytułem zaliczek na zaopatrzenia będą zaliczone na poczet zaopatrzeń przyznanych im na mocy omawianego rozporządzenia, przyczym rozporządzenie wyjaśnia, iż zgodnie z treścią kolejowych przepisów emerytalnych możliwe jest równoczesne pobieranie zaopatrzenia i odszkodowania za nieszczęśliwy wypadek.

PREMIE DLA PRACOWNIKÓW ELEKTROTRAKCJI

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr 15 z r. b. ukazały się 3 zarządzenia p. Ministra Komunikacji o premiach dla pracowników służby elektrotrakcyjnej. Jedno z nich normuje zasady premiowania *pracowników elektrowozowni* (rzemieślników i robotników, elektromonterów, woźnych, magazynierów, strażników, konwojentów itd.) drugie dotyczy premiowania *pracowników administracji elektrowozowni* (naczelnik i jego zastępca, dyspozytorzy, kierownik pogotowia taboru, kierownicy robót, pracownicy biurowi itd.), trzecie wreszcie ustala zasady premiowania pozostałych *pracowników elektrotrakcji* a wśród nich maszynistów i pomocników maszynistów oraz instruktorów (Dz. Urz. M. K. Nr 15 z r. 1939 poz. 34).

W premiach tych uczestniczą: instruktorzy, maszyniści, pomocnicy maszynistów, wszyscy pracownicy elektrotrakcyjnej podstacji kierowniczej oraz podległych jej podstacyj elektrotrakcyjnych i rozdzielni wysokiego napięcia oraz zawiadowcy odcinków silnoprądowych, którzy przyczyniają się pośrednio do oszczędności w zużyciu energii elektrycznej, a których za zgodą Ministerstwa Komunikacji wyznaczy naczelnik służby elektrotechnicznej. Pracownicy uczestniczący w tej premii nie mogą uczestniczyć w innych premiach.

Premia należy się za oszczędność na zużyciu energii elektrycznej dla celów trakcyjnych (napędu, ogrzewania, oświetlenia taboru elektrycznego i potrzeb własnych podstacyj) w stosunku do wyznaczonych norm tego zużycia.

Aby obliczyć sumę ogólną premii należnej w danym miesiącu, należy: 1) pomnożyć *przebieg jednostek pociągu elektrycznego* w tonokilometrach przez ustaloną dla jednostek *normę zużycia energii* elektrycznej na jeden tonokilometr w watogodzinach, 2) pomnożyć *przebieg lokomotyw elektrycznych* w danym miesiącu w tonokilometrach przez ustaloną dla lokomotyw normę zużycia energii na jeden tonokilometr w watogodzinach, 3) rezultaty rachunku wynikającego z obliczeń wskazanych pod 1) i 2) dodać do siebie i podzielić przez 1000, 4) od tego odjąć energię elektryczną zużytą w ciągu miesiąca dla celów trakcyjnych w watogodzinach, 5) rezultat rachunku pomnożyć przez *stawkę premii za 1 zaoszczędzoną* kilowatogodzinę w złotych.

Przebieg w kilometrach i tonokilometrach zarówno dla jednostek elektrycznych jak i dla lokomotyw oblicza się według danych zestawionych przez biura statystyczne, przy czym zalicza się również pracę na manewrach, według ustalonych norm przeliczania tej pracy na przebieg.

Normę zużycia energii elektrycznej na jeden tonokilometr wyznacza na poszczególne pory roku M. K. biorąc pod uwagę stan wyzyskania zainwestowanych urządzeń elektrotrakcyjnych i taboru elektrycznego, porę roku itp.

Stawkę premii ustala również Ministerstwo Komunikacji, nie może ona jednak przekraczać połowy opłaty zasadniczej uiszczanej przez P.K.P. za jedną kilowatgodzinę energii dla zelektryfikowanego węzła warszawskiego.

W razie długotrwałych zakłóceń w ruchu pociągów elektrycznych lub zwiększonej ilości zwolnień i postojów na szlaku, normy zużycia energii mogą być zmienione przez M. K. na czas trwania nienormalnych warunków przy czym zmieniona stawka obowiązuje od dnia jej wprowadzenia.

Ogólną sumę premii obliczoną według podanych wyżej zasad dzieli naczelnik służby elektrotechnicznej po-

między elektrowozownie oraz pomiędzy innych pracowników uczestniczących w premii a nie należących do elektrowozowni według *stałego stosunku procentowego*, który ustala Ministerstwo Komunikacji.

Część sumy premiowej przypadającej na elektrowozownie rozdziela pomiędzy nie naczelnik służby elektrotechnicznej proporcjonalnie do wykonanych przez nie w danym miesiącu tonokilometrów.

Sumę premii przypadającą do podziału w elektrowozowni *rozdziela naczelnik elektrowozowni przede wszystkiem na poszczególne grupy pracowników* proporcjonalnie do ilości *punktów premiowych* ustalonych dla poszczególnych funkcyj przez Ministerstwo Komunikacji. Osobne grupy stanowią: a) instruktorzy, b) maszyniści, c) pomocnicy maszynistów, dla których ustala M. K. stosowną ilość punktów premiowych.

Sumę premii przypadającej dla danej grupy pracowników dzieli się pomiędzy należących do tej grupy pracowników w sposób ustalony w specjalnych wzorach obliczeniowych przy czym wysokość premii poszczególnego maszynisty (pomocnika) zależy z jednej strony od ilości punktów premiowych ustalonych dla niego w danym miesiącu, z drugiej zaś strony od wykonanych przez niego w danym miesiącu tonokilometrów. Wyjaśnić należy: że *ilość punktów premiowych przypadających poszczególnemu pracownikowi w danym miesiącu może być różna* i może odbiegać od normy, istnieje bowiem możliwość obniżania i podwyższania ilości punktów premiowych, o czym niżej.

Premię dla maszynisty otrzymuje tylko ten pracownik, który na ogólną ilość wykonanych przez siebie w ciągu miesiąca tonokilometrów conajmniej połowę tej ilości wykonał pełniąc czynności maszynisty. W przeciwnym razie pracownik otrzymuje premię pomocnika maszynisty.

Część ogólnej sumy premiowej przypadającej dla pracowników nie należących do elektrowozowni (pracownicy elektrotrakcyjnej podstacji kierowniczej, odcinków silnoprądowych rozdzielni itp.) dzieli się pomiędzy pracowników tam zatrudnionych według osobnych reguł ustalonych w § 7 omawianego zarządzenia.

Naczelnik elektrowozowni może podwyższyć każdemu pracownikowi elektrowozowni ilość punktów premiowych za dany miesiąc w zależności od kwalifikacji, pilności i jakości wykonywanej pracy o tyle, aby zwiększyć o 10% otrzymywaną przez danego pracownika premię w granicach ustalonych przez Ministerstwo Komunikacji.

Instruktor sprawdza raz na miesiąc dla każdego maszynisty w myśl wskazówek udzielonych przez naczelnika elektrowozowni przynajmniej 2 taśmy odpowiadające 2 pełnym służbom danego maszynisty, na zasadzie których ocenia sposób jazdy maszynisty, jak np. ilość wypadków uszkodzeń spowodowanych niewłaściwą obsługą, ilość rozruchów, szybkości maksymalne itp. Na podstawie badania tych taśm składa odpowiedni wniosek naczelnikowi elektrowozowni. Na podstawie wniosku instruktora naczelnik elektrowozowni przyznaje maszyniście (pomocnikowi maszynisty) odpowiednią ilość punktów premiowych na dany miesiąc.

W razie stwierdzenia niewłaściwej obsługi taboru, powodującej jego uszkodzenia, niewłaściwego sposobu jazdy, jak zbyt długich okresów jazdy, pod prądem, niewłaściwych rozruchów lub przekroczenia szybkości maksymalnych, naczelnik elektrowozowni ma prawo obniżyć pracownikowi ilość punktów premiowych lub pozbawić go całkowicie premii.

W razie stwierdzenia opóźnienia pociągu od 5 do 10 minut z powodu złego działania urządzeń trakcyjnych taboru elektrycznego *z winy maszynisty* traci on w danym miesiącu jeden z zasadniczych punktów premiowych za każde opóźnienie; za opóźnienie ponad 10 minut — traci dwa punkty premiowe.

W wypadku powtarzania się uszkodzeń taboru elektrycznego z powodu niewłaściwej obsługi przez maszynistów, naczelnik elektrowozowni może pozbawić *instruktorów* częściowo lub całkowicie premii zarobionej przez nich w danym miesiącu.

Stosunek procentowy ogólnej sumy zarobków premiowych liczony oddzielnie dla pracowników poszczególnych elektrowozowni i oddzielnie dla wszystkich innych pracowników elektrotrakcji uczestniczących w omawianej premii do całkowitej sumy wypłaconych im uposażeń nie powinien przekraczać normy ustalonej przez M. K. a zawartej w granicach od 15 do 25%. W razie przekroczeń w danym miesiącu tej normy wypłaca się uprawnionym premię w całości, jednak w miesiącu następnym należy premię uregulować w ten sposób aby nie przekraczała dopuszczalnego procentu. Procent ten może być przekroczony najwyżej o 1/5 i tylko wówczas, gdy przekroczenie to znajdzie odpowiednie uzasadnienie i pokrycie w oszczędnościach wyznaczonych kredytów. Wysokość stosunku procentowego (w granicach od 15 do 25%) wyznacza M. K. na okres roczny a conajmniej kwartalny.

Premie wypłaca się w miesiącu następnym po miesiącu sprawozdawczym z kredytów na zakup energii elektrycznej dla celów elektrotrakcyjnych. Premii ujemnych w jednym miesiącu nie potrąca się z premii dodatnich w miesiącu następnym.

Zarządzenie weszło w życie z ważnością od dn. 1.IV.1939.

Streściwszy powyżej zasady normujące premiowanie maszynistów pociągów elektrycznych zaznaczamy, iż stanowisko Związku w tej sprawie ustalone zostanie po zdobyciu doświadczeń praktycznych na zasadzie opinii Koła Warszawa - Szczęśliwice.

Z DZIAŁALNOŚCI REFERATU PRAWNEGO CENTRALI Z. Z. M.

17. Prawomocność wymiaru zaopatrzenia emerytalnego.

Sprawa kol. Świejkowskiego Filipa, Dubno.

Kol. Świejkowski Filip, dyspozytor parowozowni Dubno został przeniesiony w stan spoczynku z dniem 1 października 1928 r. i od tej daty otrzymał zaopatrzenie emerytalne za 31 lat 1 miesiąc i 7 dni wysługi emerytalnej, z czego przypadało na służbę w b. państwie zaborczym 20 lat 2 miesiące i 7 dni, za pracę zawodową 1 rok i za służbę w państwie Polskim 9 lat i 11 miesięcy. Zaopatrzenie to przerachowano następnie po wprowadzeniu nowych, odrębnych przepisów emerytalnych dla pracowników P. K. P. od dn. 1. IX 1929 r. przy przyjęciu za podstawę tej samej wysługi emerytalnej.

Orzeczeniem z dnia 20 stycznia 1936 r. Ministerstwo Komunikacji uchyliło z urzędu jako nieważne wszystkie poprzednie decyzje w sprawie wymiaru zaopatrzenia emerytalnego kol. Świejkowskiego, powołując się na postanowienia art. 101 litera b. rozporządzenia Prez. Rzplitej o postępowaniu administracyjnym a to o tyle, o ile chodziło o zaliczenie do wysługi emerytalnej okresów od 1 listopada 1918 do 31 maja 1922 r. i od 23 sierpnia 1897 do 31 grudnia 1899 i poleciło Dyrekcji O. K. P. we Lwowie wydanie nowej decyzji w sprawie wymiaru zaopatrzenia emerytalnego.

Dyrekcja, wykonując polecenie M. K., zawiadomiła o niem kol. Świejkowskiego i wyjaśniła w decyzji z dn. 20 marca 1936 r., że wspomniane okresy zostały mu zaliczone do wysługi emerytalnej bez jakiejkolwiek podstawy prawnej. Okres służby na kolejach rosyjskich od 28 stycznia 1897 do 31 grudnia 1899 nie był opłacany składkami emerytalnymi a wobec tego nie podlegał zaliczeniu według przepisów emer. b. państwa zaborczego i nie może być zaliczony według przepisów polskich. Okres służby od 1 listopada 1918 do 11 sierpnia 1919 był okresem spędzonym w służbie kolei rosyjskich po przewrocie politycznym i wobec tego również nie podlega zaliczeniu do wysługi emer. Wreszcie okres służby na P. K. P. pod dowództwem Kolei Wojskowych Wołyńskich od 12 sierpnia 1919 do 31 maja 1922 był okresem służby kontraktowej nie opłacanej składkami emerytalnymi i jako taki również nie podlega zaliczeniu. Odliczywszy wspomniane okresy od ustalonej pierwotnie wysługi emerytalnej Dyrekcja obniżyła ją do lat 26 zaliczając kol. Świejkowskiemu ze służby rosyjskiej tylko okres opłacony składkami do Kasy Emerytalnej b. rosyjskiej kolei południowo-zachodniej od 1 stycznia 1899 do dn. 31

października 1917 oraz 1 rok pracy zawodowej, zaś ze służby na P. K. P. tylko okres od chwili uzyskania stanowiska etatowego t. j. od 1 czerwca 1922 do chwili rozwiązania stosunku służbowego t. j. do dnia 1 października 1928.

W 3 dni po streszczonej powyżej decyzji wydała Dyrekcja O. K. P. we Lwowie nową decyzję z dn. 23 marca 1936 r., w której, na podstawie znanego dekretu z r. 1935, zezwalającego na zaliczenie do wysługi emer. tylko 3/4 służby zaborczej, obniżyła ponownie zaopatrzenie emer. kol. Świejkowskiego do 21 lat 2 miesięcy i 15 dni wysługi emer.

Od obu tych decyzji odwołał się kol. Świejkowski przy pomocy referatu prawnego Centrali Z. Z. M. do Ministerstwa Komunikacji przeciwstawiając się bezzasadnemu uchyleniu prawomocnego wymiaru zaop. emer. Odwołanie od decyzji z dn. 20 marca 1936 r. Ministerstwo Kom. załatwiło odmownie powołując się na argumenty przytoczone przez Dyrekcję, zaś odwołanie od decyzji z dn. 23 marca pozostawiło bez merytorycznego rozpatrzenia twierdząc, jakoby odwołanie to zostało wniesione po terminie.

Orzeczenie M. K. zaskarżył kol. Świejkowski przy pomocy Referatu Prawnego Centrali Z. Z. M. do Najwyższego Trybunału Administracyjnego, **który wyrokiem z dn. 31 marca 1939 r. l. rej. 3841/37 uchylił to orzeczenie zarówno z powodu niezgodności z prawem jak i z powodu wadliwości postępowania.**

Uznając słuszność zarzutów skargi wyjaśnił N. T. A. w motywach wyroku, że zgodnie ze stałym orzecznictwem N. T. A., **uchylenie prawomocnej decyzji na podstawie art. 101 lit. b prawa o postępowaniu administracyjnym jest możliwe tylko wtedy, gdy decyzja jest całkowicie pozbawiona podstawy prawnej, nie jest zaś dopuszczalne rozciąganie uprawnień władzy wypływających z tego przepisu również na takie decyzje, które są oparte na przepisach obowiązujących, chociażby nawet przepisy te zastosowano błędnie lub oparto decyzję na mylnej ocenie stanu faktycznego.** (porównaj wyroki N. T. A.: z dnia 18 grudnia 1930 l. rej. 1159/29, zbiór wyroków Nr. 601. A; z dn. 26 lutego 1938 r. l. rej. 6347/35; z dnia 9 kwietnia 1934 r. l. rej. 2169/32). Z aktów sprawy i z samej treści zaskarżonego orzeczenia wynika, iż w omawianym wypadku zaliczenie spornych okresów do wysługi emerytalnej było dokonane na podstawie obowiązujących przepisów i że przepisy te zasadniczo, chociażby pod pewnymi warunkami, dopuszczały zaliczenie tych okresów. W świetle przytoczonego orzecznictwa N. T. A. nie może uznać zatem, jakoby zaliczenie zostało dokonane bez jakiejkolwiek podstawy prawnej a wobec tego **uchylenie prawomocnych decyzji na podstawie art. 101 prawa o postępowaniu administracyjnym było w tym wypadku niedopuszczalne.** Wobec tego N. T. A. uznał zaskarżone orzeczenie w tej części za niegodne z prawem.

Co do części drugiej zaskarżonego orzeczenia, mocą której M. K. odmówiło rozpatrzenia odwołania od decyzji z dn. 23 marca 1936 r., jako wniesionego rzekomo po upływie przepisanego terminu, N. T. A. uznał również słuszność zarzutów skargi i, stwierdziwszy, że **M. K. przyjęło błędnie datę wręczenia tej decyzji,** tudzież że termin wniesienia odwołania nie został przekroczony, uchyliło w tej części decyzję M. K. spowodu wadliwego postępowania.

Zgodnie z treścią tego wyroku wysługa emer. kol. Świejkowskiego zostanie podwyższona do pierwotnej wysokości t. j. do lat 31.

ALEKSANDER OCHALSKI

Maszynista I. kl. parowozowni Piotrków, długoletni wierny członek naszej organizacji,

Padł ofiarą katastrofy kolejowej w stacji Pruszków dn. 7 czerwca 1939 r.

Cześć Jego Pamięci!

Dnia 7 czerwca 1939 r., wydarzyła się w stacji Pruszków poważna katastrofa kolejowa. Pociąg pośpieszny, zdążający z Dziedzic do Warszawy, prowadzony przez ś. p. kol. Ochalskiego wykoleił się około godz. 11-tej na zwrotnicy wjazdowej. Parowóz wywrócił się i został poważnie uszkodzony, kilka wagonów zostało zdruzgotanych. Pomocnik maszynisty ś. p. kol. *Stefan Szyk* został zabity na miejscu. Ś. p. kol. *Ochalski* zmarł w kilkanaście godzin po wypadku w Instytucie Chirurgii Urazowej w Warszawie z powodu obrażeń doznanych w katastrofie nie odzyskawszy przytomności. Palacz ciężko ranny przebywa na leczeniu w wspomnianym Instytucie. Były ponadto liczne ofiary, ranni i zabici z pośród pasażerów pociągu.

Ś. p. kol. Aleksander Ochalski należał do, nielicznego już w służbie czynnej, grona przedstawicieli starszej generacji maszynistów b. kolei warszawsko-wiedeńskiej. Jako doskonały i wytrawny fachowiec oraz jako pracownik odznaczający się nieprzeciętną sumiennością w pełnieniu obowiązków, cieszył się kol. Ochalski zasłużonym w całej pełni zaufaniem swych władz przełożonych. Jako wzorowy mąż i ojciec rodziny, poważny obywatel, dobry kolega i niezachwiany w swej wierności członek naszego Związku, ceniony był wysoko zarówno w gronie swych kolegów i współpracowników jak też i w szerszych sferach społeczeństwa. W chwili swej śmierci miał po za sobą już około 35 lat służby parowozowej i około 40 lat wysługi emerytalnej, mimo to jednak cieszył się pełnią sił i zdolności do pracy i tylko z powodu osiągnięcia 60 roku życia miał już od 1.VII.1939 przejść w stan spoczynku. Podróż, w której zaskoczyła go śmierć maszynisty, miała być jedną z ostatnich jego podróży służbowych. Przeniesienie w stan spoczynku odczuwał jako dotkliwą przykrość osobistą. Niechciał się rozstać ze swym warsztatem pracy, z którym się zżył i który pokochał i padł na posterunku służbowym, kładąc życie w ofierze na ołtarzu obowiązku. Pozostawił po sobie wśród nas pamięć jaknajlepszą, żegnaliśmy go też z prawdziwym żalem.

Badaniem przyczyn katastrofy pruszkowskiej zajmują się władze sądowo-śledcze a wszelkie ferowanie wyroków w tej sprawie przed zakończeniem postępowania sądowego uznać należy za przedwczesne i niewłaściwe. Mimo to niektóre czasopisma codzienne i t. zw. opinia publiczna usiłowała to uczynić już pod pierwszym wrażeniem wypadku obciążając odpowiedzialnością obsługę parowozu. Umarli nie mogą się bronić, nie dopuszczalnym jest jednak, aby ciążyły na nich zarzuty zniesławiające ich pamięć i dobre ich imię. Dlatego zmuszeni jesteśmy choć kilka słów poświęcić tej sprawie:

Katastrofa pruszkowska ma związek z pożarem dworca głównego w Warszawie. Wskutek zatarasowania kilku torów tego dworca zaszła konieczność przerzucenia niektórych pociągów na inne dworce. Także i pociąg prowadzony przez ś. p. kol. Ochalskiego postanowiono przyjąć nie normalnie na dworcu głównym lecz wyjątkowo na dworcu gdańskim. W związku z tym zapadła decyzja skierowania tego pociągu już od Pruszkowa na tor boczny. *O tej decyzji kol. Ochalski nie był powiadomiony i nie otrzymał ani rozkazu szczególnego ani żadnego wogóle ostrzeżenia.* O ile wnosić można z wyników dotychczasowego śledztwa, semafor wjazdowy st. Pruszków (świetlny, eletryczny) wskazywał wjazd na zboczenie (dwa zielone światła) zwrotnica wjazdowa ustawiona na zboczenie znajdowała się po stronie pomocnika. Drużyna parowozowa dostrzegła sygnał czy też uświadomiła sobie jego znaczenie dopiero w ostatniej chwili, tak iż nie było już czasu na zmniejszenie szybkości. Pociąg był jednak w ostatnim momencie, zapewne instynktownie, zahamowany.

Czemu należy przypisać okoliczność, iż ś. p. kol. Ochalski i jego po-

mocnik ś. p. kol. Szyk dopiero w ostatniej chwili spostrzegli sygnał wskazujący jazdę na tor boczny? O żadnym niedbalstwie, nieuwadze czy lekceważeniu obowiązków nie może być mowy. Zarówno ś. p. Ochalski jak też i ś. p. Szyk mieli po tym względem opinię jaknajlepszą, byli pedantycznie uważni i wyjątkowo zrównoważeni, bezwzględnie trzeźwi i obowiązkowi. Najbardziej prawdopodobnym jest przypuszczenie iż sygnał świetlny na semaforze ustawionym niefortunnie nie był zdala dość wyraźny. Jasny blask słońca w południe skwarnego dnia padał wprost na reflektory semaforu, dzięki czemu dwa światła zlewały się w jedno i dopiero w ostatniej chwili można było dostrzec znaczenie sygnału. W tych warunkach nie może być mowy o winie po stronie ś. p. kol. Ochalskiego i ś. p. kol. Szyka i nie ma żadnych podstaw do obarczania ich odpowiedzialnością za straszne w swych skutkach zdarzenie, które należy poczytać za skutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności.

Uważamy ponadto za konieczne zwrócić uwagę na pewne okoliczności mające niewątpliwie związek z katastrofą pruszkowską i omówić je niejako na gorąco, pod świeżym wrażeniem wypadku w przekonaniu że, zwrócą na nie uwagę czynniki miarodajne.

Należałoby zdaniem naszym rozważyć, czy rozwielmożnionej na P. K. P. manii wypisywania rozmaitych papierków rozsyłanych według rozmaitych skróconych i nie skróconych adresów liczbowych nie można skierować na tory bardziej niż dotąd właściwe. N. p. dyspozytorzy parowozowni otrzymują codziennie dziesiątki rozmaitych doniesień, telegramów, zarządzeń i t. p. które ich zupełnie nie obchodzą i nie mają żadnego związku z ich służbą. Gdyby owę manię nieco zracjonalizować (a dotyczy to nie tylko dyspozytorów ale i dyżurnych ruchu), gdyby sposoby urzędowania na P.K.P. stały się mniej biurokratyczne a bardziej po życiowemu rozumne, może nie brakło by czasu na doręczenie pisemnego rozkazu szczególnego maszyniście prowadzącemu z szybkością około 100 km. na godzinę pociąg, który miał być przyjęty na tor boczny. Może znalazłby się nawet i czas na opracowanie w takich wypadkach i na doręczenie maszyniście zmienionego rozkładu jazdy. Pozostawianie wszystkiego na łasce losu, w nadziei, że maszynista da sobie zawsze radę jest wprawdzie wygodne ale i zawodne. Bezpieczeństwo ruchu nie może się opierać wyłącznie na odpowiedzialności maszynisty, po to są bowiem urządzenia zabezpieczające i po to istnieją przepisy o porządku ruchu, aby je przestrzegano. Maszynista musi prowadzić pociąg z przepisową szybkością, nie ma możności zwalniać przed każdym semaforem i przed każdą zwrotnicą i ma prawo oczekiwać, że nie spotkają go niespodzianki podobne do tej, która nie tylko pozbawiła życia ś. p. kol. Ochalskiego i Szyka, lecz nadto naraziła P.K.P. na poważne, milionowe bodaj straty. Postępowanie i nastawienie władz kolejowych w tych sprawach nasuwa przypuszczenie, że chodzi głównie o to, aby zapewniona była możność pociągnięcia winnych do odpowiedzialności; zdaniem naszym chodzić winno o to, aby nie było ani katastrof ani winowajców.

I nad tem należałoby się zastanowić, czy w przedłużaniu przebiegów parowozów nie posunięto się nieco zadaleko. Plan obsługi pociągu, który uległ katastrofie w Pruszkowie przewiduje, iż prowadzi go ta sama drużyna parowozowa od Dziedzic do Warszawy. Odległość wynosi 387 km. Wartoby by było obliczyć choćby dla ciekawości ile semaforów, tarcz ostrzegawczych, wskaźników i t. d. mija i musi zauważyć pod grozą tragicznych następstw maszynista prowadzący ten pociąg i czy to nie zawiele jak na jednego człowieka i jak na szybkość oscylującą około 100 km. na godzinę?

Więcej niż dotąd uwagi należałoby również poświęcić należytemu czasowi a zwłaszcza należytym warunkom odpoczynku w parowozowniach zwrotnych. W danym wypadku drużyna parowozowa, po przyprowadzeniu pociągu z Piotrkowa do Dziedzic dysponowała tam teoretycznie sześcioma, w praktyce zaś zaledwie czterema godzinami odpoczynku. Pozostały czas teoretycznie przeznaczony na odpoczynek zużyć trzeba na zdanie i obrócenie parowozu itp. Sumienny maszynista chce być i będzie zawsze obecny przy dokonywaniu tych czynności. Okoliczność ta, łącznie z czasem niezbędnym na wyposażenie parowozu skraca wypoczynek do granic niebezpiecznych. Ponadto sale wypoczynkowe w Dziedzicach, położone w bezpośrednim sąsiedztwie torów manewrowych ruchliwej stacji nie dają właściwie możności wypoczynku, który wymaga ciszy i spokoju.

Do poruszonych zagadnień powrócimy niebawem w związku z podjętą przez Prezydium Związku akcją mającą na celu poprawę stosunków w salach noclegowych.

Zbiorowy pogrzeb pracowników kolejowych którzy padli ofiarą katastrofy pruszkowskiej a mianowicie kol. Ochalskiego Aleksandra i kol. Szyka Stefana oraz instruktora stacji Piotrków D o b i e s ł a w a S k i b n i e w s k i e g o, który zabity został jadąc jako pasażer pociągu odbył się dnia 10 czerwca b. r. w Piotrkowie i był tłumną, imponującą manifestacją uznania miejscowego społeczeństwa dla ofiarnej służby polskiego kolejarza tudzież współczucia dla wdów i sierot po ofiarach obowiązku. W pochodzie pogrzebowym niesiono kilkadziesiąt wieńców, wśród nich wieniec od Zarządu Głównego; Zarz. Okręgowego Z. Z. M., od Koła Z.Z.M. w Piotrkowie i Kół okolicznych; postępowało w nim kilkadziesiąt sztandarów organizacyj zawodowych i kombatanckich, kompanie honorowe K. P.W i związku rezerwistów, orkiestra K.P.W., delegacje związków i stowarzyszeń, liczne duchowieństwo i tysięczne tłumy publiczności. Z ramienia naszego Związku uczestniczyli w ubrzędzie pogrzebowym Wice-Prezes Związku kol. *Pruszyński*, Skarbnik Związku *kol. Lisiewicz*, Prezes Okręgu warszawskiego kol. *Gruszczyński*, przewodniczący i delegacje z kół warszawskich, z koła Częstochowa, Kutno itd. Imieniem władz kolejowych, w szczególności zaś imieniem p. Dyrektora Kolei w Warszawie pożegnał Zmarłych nad grobem Naczelnik Parowozowni głównej Piotrków p. *inż. Drecki*. Imieniem naszego Związku wygłosił przemówienie doradca prawny Związku i redaktor „Maszynisty" p. Dr. *Żuniak*. Szczegółowy opis obrzędu pogrzebowego zamieściło stołeczne czasopismo pracownicze *„Dziennik Powszechny"* które wydelegowało na miejsce specjalnego sprawozdawcę.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

REZULTATY ZBIÓRKI NA F. O. N.

Organizacje wchodzące w skład Centralnej Komisji Porozumiewawczej Pracowniczych Związków Zawodowych utworzyły w roku ubiegłym **„Pracowniczy Komitet Uczczenia Dwudziestolecia Niepodległości"**, który podjął akcję zbierania składek na Fundusz Obrony Narodowej oraz na cele oświatowe. W akcji Komitetu wzięła udział także i nasza organizacja wzywając, drogą okólników organizacyjnych i odezw, członków Związku do składania ofiar na ten cel. Odezwa Komitetu oraz wskazówki normujące sposób prowadzenia akcji zbiórkowej i wysokość ofiar podane zostały w Nr. 9 „Maszynisty" z r. 1938.

Działalność Komitetu Pracowniczego odbywała się równocześnie z akcją o celach podobnych zorganizowaną na terenie P. K. P. przez różne, okręgowe i lokalne komitety zbiórkowe, które niejednokrotnie rozpoczęły swą pracę wcześniej zanim odezwa Komitetu zdołała dotrzeć do członków zrzeszonych w nim organizacji. Z tego względu Komitet uznał za konieczne zwolnić od obowiązku uczestniczenia w akcji zbiórkowej zorganizowanej przez siebie, tych wszystkich pracowników, którzy już poprzednio zadeklarowali udział w zbiórce prowadzonej przez Komitety Lokalne i Okręgowe. Akcja zbiórkowa zorganizowana i zarejestrowana przez Komitet miała zatem charakter tylko częściowy i nie objęła całego ogółu członków, co jednak bynajmniej nie świadczy aby ktokolwiek z nich uchylił się od ofiarności na F. O. N. Przeciwnie, wielu kolegów i wiele kół uiściło składki, zarówno na rzecz akcji prowadzonej przez Komitet jak też na rzecz zbiórki organizowanej przez instytucje lokalne i

okręgowe ,działające najczęściej przy poszczególnych władzach i urzędach kolejowych.

Z uwagi na opisane powyżej stosunki nie sposób określić z dostateczną ścisłością, jaki był ogólny wynik zeszłorocznej zbiórki na Fundusz Obrony Narodowej, tym mniej zaś, jak wielkie ofiary na ten cel złożyli członkowie naszego związku. Dysponujemy natomiast ścisłymi cyframi obrazującymi wyniki zbiórki w poszczególnych kołach Z. Z. M. w ramach akcji Pracowniczego Komitetu Uczczenia 20-lecia Niepodległości. Wyniki te przedstawiają się jak następuje:

Okręg warszawski:	
Częstochowa	zł. 158.—
Koluszki	„ 154.—
Łódź	„ 642.—
Siedlce	„ 153.—
Skierniewice	„ 46.—
Szczęśliwice (elektr.)	„ 303.—
Warszawa-Praga	„ 17.—
„ Wschodnia	„ 360.—
„ Zachodnia	„ 87.—
Okręg radomski:	
Dęblin	„ 153.—
Gozdów	„ 20.—
Kielce	„ 188.—
Kowel	„ 180.—
Skarżysko	„ 89.—
Zdołbunów	„ 74.—
Okręg wileński:	
Baranowicze	„ 66.—
Czeremcha	„ 12.—
Wilno	„ 103.—
Wołkowysk	„ 35.—
Okręg poznański:	
Inowrocław	„ 190.—
Jarocin	„ 215.—
Poznań	„ 793.—
Wągrowiec	„ 13.—
Zbąszyń	„ 127.—
Okręg toruński:	
Bydgoszcz	„ 90.50
Chojnice	„ 200.—
Grudziądz	„ 372.50
Iłowo	„ 93.80
Kapuścisko (F. P. T. K.)	„ 561.—
Karsznice (F. P. T. K.)	„ 138.—
Tczew	„ 226.—
Toruń	„ 370.—
Okręg katowicki:	
Chebzie	„ 109.—
Katowice	„ 435.50
Mysłowice	„ 144.—
Rybnik	„ 447.50
Okręg lwowski:	
Chodorów	„ 11.—
Czortków	„ 12.—
Dubno	„ 25.—
Kołomyja	„ 59.—
Lwów	„ 464.—
Radziwiłłów	„ 10.—
Stanisławów	„ 394.—
Tarnopol	„ 20.50

Suma składek wynosi zatem brutto zł. 8362.— a po odliczeniu potrąconych przez inkasentów portoriów w sumie ogółem groszy 50, — netto zł 8361 gr 80 (osiem tysięcy trzysta sześćdziesiąt jeden złotych 80 groszy). **Suma ta została w całości przekazana do dyspozycji Pracowniczego Komitetu Uczczenia Dwudziestolecia Niepodległości,** który przeznaczył i **wpłacił ją łącznie z ofiarami zebranymi przez inne organizacje zawodowe zgodnie z powziętą w tym względzie uchwałą w 2/3 na F. O. N. a w 1/3 na budowę szkół powszechnych na kresach.** Odbiór sum wpłaconych przez Komitet został przez właściwe instytucje publicznie pokwitowany.

Koła, które w podanym wyżej wykazie nie figurują, wzięły udział w akcji składkowej zorganizowanej przez inne komitety. To samo dotyczy wielu członków kół, w wykazie zamieszczonych. Stwierdzamy na podstawie posiadanej ewidencji, iż żadne z kół naszego związku nie uchyliło się od udziału w akcji składkowej. Nie zanotowaliśmy również wypadku aby którykolwiek z członków Związku odmówił udziału w zbiórce. Wobec stwierdzonej w ten sposób powszechności świadczeń — wydawanie zaświadczeń wzgl. dyplomów byłoby bezcelowe i zostało zaniechane.

Prezydium zaznaczając, iż akcja zbiórkowa prowadzona z wolnej ręki a bez pomocy urzędów kolejowych przeprowadzona została nadzwyczaj sprawnie wyraża za to niniejszym podziękowanie i uznanie wszystkim ofiarodawcom, szczególnie zaś tym kolegom, którzy podjęli się funkcyj inkasentów.

Nadmienić należy, iż projektowane przez Komitet w związku z akcją zbiórkową ogólno-pracownicze uroczystości i manifestacje — które pierwotnie miały się odbyć w listopadzie r. 1938 następnie zaś w marcu 1939 roku nie doszły do skutku wskutek doniosłych wypadków natury politycznej i wywołanej nimi sytuacji.

WARSZAWA-SZCZĘŚLIWICE

Ofiara na F. O. N. Maszyniści pociągów elektrycznych zatrudnieni na węzie warszawskim w elektrowozowni Warszawa—Szczęśliwice i Warszawa — Grochów przeprowadzili w miesiącu kwietniu, na mocy uchwały zebrania Koła Z. Z. M. zbiórkę na Fundusz Obrony Narodowej. Zebrana suma zł. 1.111 (tysiąc sto jedenaście) przekazana został na rachunek Funduszu.

Nadmieniamy, że zbiórka uskuteczniona została w gotówce i niezależnie od subskrypcji obligacyj Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej.

ŁÓDŹ

Przekazanie obligacyj Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej na F. O. N. Członkowie Z. Z. M. koła Łódź-Kaliska postanowili przekazać subskrybowane przez siebie obligacje P. O. P. na Fundusz Obrony Narodowej. O swej decyzji zawiadomili Generalnego Komisarza Pożyczki O. P. p. generała Berbeckiego za pośrednictwem p. generała Thommée, Dowódcy Okręgu Korpusu w Łodzi pismem treści poniższej:

„My dyspozytorzy, maszyniści i pomocnicy maszynistów parowozowni Głównej Łódź - Kaliska, zrzeszeni w Zawodowym Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce, Centrala w Warszawie przy ul. Chmielnej Nr. 9, na Walnym Zebraniu odbytym w dn. 22 kwietnia 1939 r. w Łodzi w lokalu własnym przy ul. Wapiennej Nr 6 **powzięliśmy jednogłośnie następującą uchwałę:**

Niepodległość i nienaruszalność granic Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej jest dla nas, obywateli sprawą życia i śmierci. Posłuszni wezwaniu Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych Pana Marszałka Edwarda Śmigłego - Rydza, subskrybowaną przez nas Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej w sumie złotych 15.740 (piętnaście tysięcy siedemset czterdzieści złotych) przekazujemy w całości za pośrednictwem p. inżyniera Leopolda Janczura Naczelnika Parowozowni Głównej Łódź-Kaliska P. K. P. na Fundusz Obrony Narodowej.

Racz przyjąć p. Generale wyrazy czci i hołdu

podp.

Sekretarz (—) **Zieliński**

Przewodniczący (—)**Oryński.**

P. generał Thommée, dziękując delegacji koła, która go o powziętej uchwale zawiadomiła, za ofiarność i piękny czyn obywatelski, wyraził życzenie nawiązania bliższego kontaktu przedstawicieli władz wojskowych z naszym środowiskiem organizacyjnym. W związku z tym w zebraniu koła, które odbyło się dn. 17.VI 1939, w obecności przedstawiciela centrali kol. Prezesa **Siadaka** wziął udział w imieniu Dowódcy Łódzkiego Okręgu Korpusu **p. Płk. dypl. Bolesławicz,** który, dziękując raz jeszcze Zarządowi i członkom Koła Z.Z.M. w Łodzi Kaliskiej za ich obywatelską ofiarność, wygłosił dłuższe przemówienie na temat obecnej sytuacji i konieczności współpracy pomiędzy armią i społeczeństwem poczem spędził chwil kilka w obecności licznie zebranych członków Koła.

Przy sposobności poczuwamy się do obowiązku zaznaczyć iż decyzję podobną o przelaniu obligacyj P. O. P. na Fundusz Obrony Narodowej powzięli również liczni członkowie innych naszych Kół, często gremialnie, i w związku z tym podpisali odpowiednie deklaracje. Podkreślamy jednakże, w odpowiedzi na liczne zapytania, że **decyzja taka zależy w zupełności od dobrej woli ofiarodawców i że wywieranie w tym względzie nacisku, lub co gorzej wymuszanie takiej decyzji groźbą lub stosowaniem szykan służbowych jest niewłaściwe i sprzeczne z intencjami czynników miarodajnych,** uwłacza zresztą godności urzędu i powadze chwili a skutkiem tego nie może być tolerowane.

KRAKÓW

Pożegnanie Dyrektora Kolei inż. Czerniewskiego i wicedyrektora inż. Kmity. W czasach ostatnich nastąpiły doniosłe zmiany na kierowniczych stanowiskach w Dyrekcji O. K. P. w Krakowie.

Dotychczasowy Dyrektor Kolei p. inż. Czerniewski, przeszedł na równorzędne stanowisko do Dyrekcji O. K. P. w Poznaniu z dniem 1.V 1939 r. Aczkolwiek kierował on tut. Dyrekcją przez niezbyt długi okres, mimo

STAN MAJĄTKOWY
SPÓŁDZIELNI MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH I KANDYDATÓW NA MASZYNISTÓW

Spółdzielnia z o. o. w Tarnowskich Górach w likwidacji
na dzień 31 grudnia 1938 r.

Stan czynny		*Stan bierny:*	
Kasa	21.32	Kapitał udziałowy	35.099.—
K.K.O. pow. Warszawski cto oszczędn.	20.42	„ rezerwowy	5417.25
Papiery %% (Oblig. 6% Pożyczki Narodowej)	100.—	„ odliczeń amortyzacyjnych	6171.48
Nieruchomości	99804.60	Wierzyciele	60306.—
Ruchomości	2000.—	Sumy przechodnie	83.20
Dłużnicy	5086.07		
Sumy przechodnie	44.52		
	107076.93		107076.93
K.K.O. Pow. W.-ski — cto oszczędn. (kaucja)	2051.51	E. Walecki — za złożoną kaucję	2051.51

Księgowy: (—) *A. Walewski* *Przewodniczący Komitetu Likwidator.* (—) *J. Bartuś.*
Członkowie Komitetu Likwidatorów: (—) *W. Siadak,* (—) *E. Janus,*
(—) *P. Ziaja,* (—) *J. Gacka.*

to jednak zdążył się zapoznać dokładnie z personelem tutejszej Dyrekcji i z jego potrzebami i w granicach możliwości dążył do usunięcia braków i niedomagań. Do postulatów i potrzeb personelu parowozowego odnosił się p. Dyr. Czerniewski z pełnym zrozumieniem ceniąc należycie trudne warunki pracy tej gałęzi służby.

Równocześnie odszedł z Dyrekcji O. K. P. w Krakowie wicedyrektor inż. Kmita, przeniesiony na stanowisko Dyrektora K. P. w Radomiu. W ciągu długoletniej swej pracy na kierowniczym stanowisku w D. O. K. P. Kraków zdobył sobie p. Dyr. inż. Kmita prawdziwy i głęboki szacunek podwładnych, do których odnosił się stale z pełną życzliwością.

Żegnając obu tych przełożonych, którzy odeszli na inne, odpowiedzialne posterunki sk.ładają im drużyny parowozowe okręgu krakowskiego serdeczne życzenia dalszych sukcesów na niwie ich pracy zawodowej dla dobra Państwa i kolejnictwa polskiego.

Pożegnanie Naczelnika Służby Mech. inż. Zwolińskiego. Przed kilkoma tygodniami ustąpił ze swego stanowiska dotychczasowy Naczelnik Służby Mechanicznej D. O. K. Kraków p. inż. Zwoliński przechodząc po długoletniej służbie kolejowej w zasłużony stan spoczynku. P. inż. Zwoliński kierował służbą mechaniczną Krakowskiej Dyrekcji K. P. przez czas dłuższy i zdobył sobie na tym stanowisku, nie tylko poważne zasługi jako wybitny i doświadczony fachowiec i zdolny administrator lecz nadto także i przywiązanie i pełny szacunek podległego sobie personelu dzięki życzliwemu swemu stosunkowi do podwładnych, których potrzeby dokładnie znał, rozumiał i popierał w miarę możliwości i w granicach swych komepetencyj.

Zarząd Okręgu Z. Z. M. w Krakowie w imieniu organizacji i wszystkich jej członków składa tą drogą p. inż. Zwolińskiemu życzenia długich lat zdrowia i pomyślności wraz z zapewnieniem że drużyny parowozowe okręgu krakowskiego zachowają go na zawsze we wdzięcznej pamięci.

Pożegnanie Nacz. Par. inż. Fijałkiewicza. Pracownicy parowozowni Kraków żegnali niedawno swego naczelnika p. inż. Fijałkiewicza, powołanego na inne odpowiedzialne stanowisko w kolejnictwie. Aczkolwiek p. inż. Fijałkiewicz sprawował swe funkcje Naczelnika Parowozowni Kraków przez okres stosunkowo krótki, to jednak zdołał nawiązać bliskie stosunki z podwładnymi i zaskarbić sobie u nich prawdziwe uznanie i niekłamany szacunek na który dzięki swemu przychylnemu stanowisku w zupełności zasłużył. To też maszyniści parowozowni Kraków życzą mu tą drogą pełnego powodzenia w pracy na nowym posterunku.

PODZIĘKOWANIA

Koło Z. Z. M. w Inowrocławiu składa niniejszym serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę i odprowadzili na wieczny spoczynek drogie nam zwłoki przewodniczącego Koła ś. p. kol. **Hipolita Stasinowskiego.**

Dziękujemy w szczególności: Centrali Związku w Warszawie, Zarządowi Okręgowemu w Poznaniu, Kołom Z. Z. M. Poznań, Bydgoszcz, Gniezno i Toruń, Kolejowemu Przysposobieniu Wojskowemu w Inowrocławiu, Stowarzyszeniu Kolejarzy w Inowrocławiu i Federacji Kolejarzy, Oddział Palaczy w Inowrocławiu za wysłanie delegacji pocztów sztandarowym i ofiarowanie wieńców na trumnę.

Za Zarząd Koła Z. Z. M. w Inowrocławiu

Mikołajczyk, przew.

Wszystkim tym Kolegom na czele z Prezydium Zarządu Głównego Z.Z. M., którzy w dniu moich imienin tj. 2 maja r. b. nadesłali mi życzenia, a w szczególności prezesowi Koła Warszawa—Wschodnia kol. **Swiderskiemu,** prezesowi Koła War.-Wileńska kol. **Komorowskiemu,** prezesowi Koła War.-Praga kol. **Ludwisiakowi** i kol. **Borkowskiemu,** którzy w uznaniu za pracę organizacyjną wręczyli mi upominek, oraz za przyjęcie mnie na urządzonym z tego tytułu wieczorku i wygłoszone przemówienia, które dodały mi bodźca do bardziej jeszcze wytężonej pracy dla dobra naszej organizacji, oraz wszystkim kolegom, którzy przyczynili się do wręczenia mi tego upominku i urządzenia wieczorku, niniejszym z całego serca najserdeczniej dziękuję.

Prezes Okręgu Warszawskiego.
Z. Gruszczyński

Składam niniejszym podziękowanie Zarządowi Głównemu Z.Z.M. za udzielenie mi pomocy prawnej oraz p. Instruktorowi Ignacemu Jaworskiemu za gorliwą i skuteczną obronę przed Komisją Dyscyplinarną.

Jan Zacierka

Piotrków, dn. 3. VI. 1939 r.

Zarządowi głównemu Z.Z.M. składam niniejszym serdeczne podziękowanie za udzielenie mi zapomogi pieniężnej, która stała się dla mnie cenną pomocą w trudnej sytuacji życiowej.

Chebzie w maju 1939 r.

Ekert Józef

OŚWIADCZENIE

Niniejszym odwołuję zarzuty uczynione maszyniście I kl. p. **Koloniowi Józefowi** i przepraszam go.

Steindor Ryszard
Katowice, Plac Mariacki Nr 2

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: Eugeniusz Pruszyński

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15